

**DAMPAK KETIDAKSESUAIAN
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE TERHADAP
OPERASIONAL KAPAL MT. TRANSKO AQUILA DI
PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Diploma IV (D.IV)
Program Studi Transportasi Laut**



**Oleh
ADE KURNIAWAN
NIT. 130405201001**




**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT
2024**

LEMBAR PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Segala puji bagi Allah SWT Tuhan semesta alam yang telah melimpahkan nikmat, taufiq, hidayah, dan ‘inayah-Nya, shalawat serta salam tetap tercurah kepada nabi kita Muhammad SAW, keluarga beserta sahabat beliau. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua saya, Bapak Juhro Suryanto dan Ibu Ernida, yang selalu memberikan dukungan dalam bentuk materiil maupun immateriil, yang selalu menemani saya di setiap langkah dalam hidup saya untuk mencapai cita-cita saya. Skripsi ini adalah persembahan spesial saya kepada kedua orang tua saya.
2. Adik-adik tercinta saya Amanda Putri Miranti dan Afrilia Putri yang selalu mendoakan, mendukung, dan menemani saya dalam setiap langkah kehidupan saya.
3. Saudara-saudara saya yang telah mendukung dan menemani saya dalam setiap proses kehidupan saya.
4. Devita Ghina Alya Dzakwani sebagai orang teristimewa yang selalu memberikan dukungan, semangat, dan motivasi bagi penulis selama proses pengerjaan skripsi dan menjalani pendidikan di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
5. Rekan-rekan cadet PT Pertamina International Shipping dan seluruh penghuni Aura Kost yang telah berbagi suka dan duka selama penulis melaksanakan praktik darat di Jakarta.

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERNYATAAN KEASLIAN				

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ADE KURNIAWAN
NIT : 30405201001
Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan




Judul : Dampak Ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping

Merupakan hasil karya saya sendiri, kecuali tema dan naskah yang saya nyatakan sebagai kutipan. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 22 Juni 2024

Penulis

ADE KURNIAWAN
NIT. 130405201001

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL.-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI				

Nama : Ade Kurniawan
 NIT : 130405201001
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut
 Judul : Dampak Ketidaksiuaian *Minimum Safe Manning Certificate* terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan/diujikan.

Padang Pariaman, Mei 2024

Menyetujui :

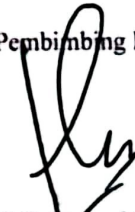
Pembimbing I



(Juliandri Hasnur, S.ST.Mar., M.M.)

NIP. 198107192009011001

Pembimbing II

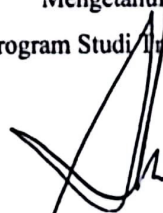


(Nelfi Erlinda, M.Pd.)

NIDN. 1018028702




Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut



ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.

NIP. 197911072002121001

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-23	 <small>Lloyd's Register LRQA</small>
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PENGESAHAN SKRIPSI				

**DAMPAK KETIDAKSESUAIAN
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE TERHADAP
OPERASIONAL KAPAL MT. TRANSKO AQUILA DI
PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING**

Disusun oleh :

Ade Kurniawan

130405201001

Program Studi Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan penguji skripsi


Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, 5 Juni 2024

Menyetujui :

Penguji I


Penguji II


MARKUS ASTA PATMA N. S.Si.T., M.T.
 NIP. 198412092009121003


NAF'AN ARIFIAN, S.Psi., M.Sc.
 NIP. 197811162009121003

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut


ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.
 NIP. 197911072002121001

ABSTRAK

Ade Kurniawan, 2024, NIT. 130405201001, “Dampak Ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping”, Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I : Juliandri Hasnur, S.ST.Mar., M.M., Pembimbing II : Nelfi Erlinda, M.Pd.

Kegiatan operasional kapal di PT Pertamina International Shipping beberapa kali mengalami hambatan dikarenakan oleh temuan ketidaksesuaian pada dokumen kapal. Seperti yang terjadi pada MT Transko Aquila pada tanggal 30 Januari 2023 di Pelabuhan Gresik, kegiatan *clearance out* kapal mengalami penundaan akibat dari ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate*.

Pada penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif. Penulis menganalisis permasalahan yang terjadi, dampak ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* terhadap operasional kapal di Pelabuhan, serta upaya PT Pertamina International Shipping dalam mengatasi ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* di MT. Transko Aquila.

Hasil yang penulis peroleh dalam penelitian ini yaitu: (1) Proses kegiatan operasional kapal di PT Pertamina International Shipping sudah berjalan baik, namun masih terdapat beberapa permasalahan yang menghambat berjalannya kegiatan operasional kapal (2) Permasalahan tersebut yakni kurangnya koordinasi antara pihak *fleet*, pihak *crewing* dan pihak agen di Pelabuhan terkait dengan pengimplementasian dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* diatas kapal sehingga terjadi ketidaksesuaian yang berdampak pada penundaan kegiatan operasional kapal pada saat *clearance out* di Pelabuhan yang menyebabkan pembengkakan biaya operasional perusahaan dan perubahan jadwal kegiatan kapal di pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, (3) Upaya yang dilakukan oleh PT Pertamina International Shipping dalam mengatasi hal tersebut adalah dengan melakukan penyesuaian dokumen *Minimum Safe Manning Certificate*.

Kata Kunci: ketidaksesuaian, *minimum safe manning certificate*, *clearance out*, sertifikat kapal, *crew*, operasional kapal.

ABSTRACT

Ade Kurniawan, 2024, NIT. 130405201001, “*Impact of Minimum Safe Manning Certificate Non-Conformance on the Operation of the MT Transko Aquila Ship at PT Pertamina International Shipping*”, Thesis. Marine Transportation Study Program, Diploma IV Program, West Sumatra Shipping Polytechnic, Supervisor I: Juliandri Hasnur, S.ST.Mar., M.M., Supervisor II: Nelfi Erlinda, M.Pd.

Ship operational activities at PT Pertamina International Shipping experienced several obstacles due to the discovery of discrepancies in ship documents. As happened with MT Transko Aquila on January 30 2023 at Gresik Port, the ship's clearance out activity was delayed due to a non-compliance with the Minimum Safe Manning Certificate.

In this research the author used qualitative methods. The author analyzes the problems that occurred, the impact of the Minimum Safe Manning Certificate discrepancy on ship operations at the Port, as well as PT Pertamina International Shipping's efforts to overcome the Minimum Safe Manning Certificate discrepancy at MT. Transko Aquila.

The results that the author obtained in this research are: (1) The process of ship operational activities at PT Pertamina International Shipping is running well, but there are still several problems that hinder the progress of ship operational activities (2) These problems are the lack of coordination between the fleet and crewing parties. and the agent at the Port related to implementing the Minimum Safe Manning Certificate documents on board the ship, resulting in discrepancies that have an impact on delays in ship operational activities during clearance at the Port which causes increases in company operational costs and changes in ship activity schedules at the port of origin and port of destination, (3) The efforts made by PT Pertamina International Shipping to overcome this problem are by making adjustments to the Minimum Safe Manning Certificate document.

Keywords: *non-conformity, minimum safe manning certificate, clearance out, ship certificate, crew, ship operations.*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan judul “Dampak Ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping”. Skripsi ini ditulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi (S.Tr.Tra) Program Studi Diploma IV Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Sumatera Barat. Penulis menyadari dalam menyusun skripsi ini, penulis banyak mendapatkan arahan, dukungan, bimbingan dan kemudahan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Untuk itu, dengan segala hormat dan dengan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Budi Riyanto, S.E., M.M., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M. sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi pengetahuan selama kami menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Bapak Juliandri Hasnur, S.ST.Mar, M.M. selaku dosen pembimbing 1 yang telah membimbing dan mengarahkan kami dalam menyelesaikan skripsi kami.
4. Ibu Nelfi Erlinda, M.Pd. sebagai Dosen Pembimbing II yang telah membimbing dan mengarahkan kami dalam menyelesaikan skripsi kami.
5. Bapak/Ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar membimbing kami selama menjadi Taruna.

6. Direktur dan segenap pegawai PT Pertamina International Shipping, Capt. Irna Cahyani, Capt. Indra Yusuf Pasau, Mas Rizky Tri Wibowo yang selalu mendukung dan membantu penulis selama penulis melaksanakan praktik darat.
7. Dosen dan pengasuh selaku orang tua kedua saya di kampus Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang selalu memberikan semangat, bimbingan, pelajaran, dan pengalaman hidup untuk saya di setiap harinya.
8. Seluruh rekan Taruna/i angkatan V Alcor Major terkhusus Kompi *Sea Transportation*, terimakasih karena telah berjuang bersama-sama selama kurang lebih empat tahun, mengukir kenangan suka dan duka bersama-sama di kampus tercinta Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
9. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu namanya yang telah banyak membantu penulis, teriring doa semoga Allah SWT membalas segala kebaikan dan budi baik yang telah terpatri di sanubari penulis.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Skripsi ini masih terdapat kekurangan untuk itu penulis mengharapkan masukan serta saran dari bapak/ibu pembaca guna perbaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, 22 Juni 2024

Penulis

ADE KURNIAWAN

NIT. 130405201001

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSEMBAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN	iv
LEMBAR PENGESAHAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
1.5 Sitematika Penulisan	8
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	10
2.1 Kajian Teoritis	10
2.1.1 Dampak.....	10
2.1.2 Ketidaksesuaian	10
2.1.3 <i>Minimum Safe Manning Certificate</i>	11
2.1.4 Operasional Kapal	18
2.2 Kajian Penelitian yang Relevan	23
2.3 Kerangka Berpikir	25
BAB 3 METODE PENELITIAN	26
3.1 Pendekatan Jenis Penelitian	26
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian.....	27
3.2.1 Waktu Penelitian	27
3.2.2 Tempat Penelitian	27
3.3 Sumber Data	27
3.3.1 Sumber data primer.....	28
3.3.2 Sumber data sekunder.....	28
3.4 Pemilihan Informan.....	28
3.5 Teknik Pengumpulan data	29
3.6 Instrumen Penelitian.....	31
3.7 Pengujian Keabsahan data.....	33
3.8 Teknik Analisa Data	34
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	37
4.1 Hasil Penelitian	37
4.1.1 Deskripsi Data	37
4.1.2 Deskripsi Observasi	39
4.1.3 Deskripsi Wawancara.....	43
4.2 Temuan Penelitian	43
4.3 Pembahasan.....	51

BAB 5 PENUTUP	60
5.1 Kesimpulan.....	60
5.2 Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA	63

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Yang Relevan.....	23
Tabel 2.2 Kerangka Berpikir.....	25

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Laporan temuan ketidaksesuaian <i>Minimum Safe Manning Certificate</i> Sumber: https://www.marinelink.com/	3
Gambar 1.2 Data jumlah kapal milik PT Pertamina International Shipping Sumber: <i>Annual Report 2022</i>	5
Gambar 2.1 Halaman Pertama <i>Minimum Safe Manning Certificate</i>	13
Gambar 2.2 Halaman Kedua <i>Minimum Safe Manning Certificate</i>	14
Gambar 3.1 Model Analisis Interaktif Milles dan Huberman.....	35
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Direktorat Armada PT Pertamina International Shipping	39
Gambar 4.2 Halaman Kedua Minimum Safe Manning Certificate MT Transko Aquila sebelum revisi.....	55
Gambar 4.3 Halaman Kedua Minimum Safe Manning Certificate MT Transko Aquila sebelum revisi.....	56
Gambar 4.4 Halaman Pertama <i>Minimum Safe Manning Certificate</i> MT Transko Aquila setelah revisi.....	57
Gambar 4.5 Halaman Kedua <i>Minimum Safe Manning Certificate</i> MT Transko Aquila setelah revisi.....	58

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Pedoman Wawancara.....	65
Lampiran 2 : Pedoman Observasi	66
Lampiran 3 : Hasil Wawancara	79

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan pelayaran memiliki peran krusial dalam kegiatan pelayaran secara luas dalam industri maritim. Industri maritim tidak hanya dihadapkan pada tantangan teknis dan operasional tetapi juga pada peraturan ketat sesuai peraturan *International Maritime Organization* (IMO) yaitu merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal.

Selanjutnya berkaitan dengan ruang lingkup IMO sebagai otoritas penetapan standar global untuk keselamatan, keamanan, dan kinerja lingkungan pelayaran internasional. Maka STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) Manila 2010 menyatakan bahwa sebuah kapal harus memiliki Sertifikat Pengawakan (*Minimum Safe Manning Certificate*) yang merupakan sertifikat yang dikeluarkan untuk awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan berlaku selama 1 (satu) tahun.

Implementasi dan pemeliharaan *Minimum Safe Manning Certificate* menjadi faktor kunci dalam mencapai tingkat keamanan pelayaran yang optimal. Seperti yang dibahas IMO dalam aturannya "*Resolution A. 1047 (27) Principles of minimum Safe Manning (2011)*" yakni amandemen terhadap prinsip-prinsip awak kapal yang aman, dengan tujuan untuk memastikan bahwa sebuah kapal mempunyai awak yang cukup, efektif dan efisien untuk

memberikan keselamatan dan keamanan kapal, navigasi dan operasi yang aman di laut, operasi yang aman di pelabuhan, pencegahan cedera atau hilangnya nyawa, dan pencegahan dari kerusakan terhadap lingkungan laut dan harta benda, dan untuk menjamin kesejahteraan dan kesehatan pelaut melalui penghindaran kelelahan.

Namun pada praktiknya, dalam pengimplementasian dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* di lapangan masih ditemukan beberapa kasus yang tidak sesuai dengan aturan STCW dan aturan nasional lainnya, yakni berupa ketidaksesuaian antara sertifikat *Minimum Safe Manning Certificate* dengan jumlah dan ijazah *crew* yang ada di atas kapal, lamanya waktu pengurusan perpanjangan sertifikat maupun sertifikat *expired* yang menyebabkan penundaan keberangkatan atau hambatan dalam operasional kapal. Adapun permasalahan yang pernah terjadi sebelumnya, ditemukan pada kapal MT. Green Global yang diangkat dalam (Prayogi 2020), menyatakan bahwa “Pada tanggal 1 Maret 2019, kapal MT. Green Global mengalami pemberhentian kegiatan di area Tanjung Priok dikarenakan sertifikat *expired*, sehingga kapal mengalami hambatan dalam kegiatan operasionalnya”.

Kendala lainnya juga pernah terjadi pada kapal TB. Pelita 6 yang diangkat dalam Jurnal Maritim yang disusun oleh (Pratiwi, et al 2022). Menyatakan bahwa, “Terdapat kendala dalam proses pengajuan pengurusan perpanjangan *Minimum Safe Manning Certificate* yang *expired* dikarenakan jarak antara kantor operasional dan KSOP berkisar 61,1 KM yang membuat proses menjadi terlambat karena diperlukannya waktu yang cukup lama dalam proses perpanjangan masa berlaku sertifikat. Dampak yang terjadi jika dalam proses pengurusan *Minimum Safe Manning Certificate* mengalami keterlambatan,

maka kegiatan keberangkatan atau proses *clearance out* kapal di pelabuhan akan mengalami penundaan oleh Syahbandar. Selain itu, pihak Syahbandar juga tidak akan mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)”.

Kendala selanjutnya yang penulis temukan yaitu dari sudut pandang regulator dalam hal ini yang terjadi di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP), Dalam jurnal maritim yang diangkat oleh (Bulimasena, et al. 2021) yang berjudul “Penerbitan *Safe Manning Certificate* sebagai Salah Satu Persyaratan Izin Operasional Kapal pada KUPP Kelas III Sangkulirang”, menyatakan bahwa faktor keterlambatan pengurusan penerbitan *safe manning* di KUPP Kelas III Sangkulirang dikarenakan faktor sarana dan prasarana yang ada, masalah pemadaman listrik, dan pemahaman pengguna jasa mengenai syarat dan prosedur pelayanan penerbitan *Minimum Safe Manning Certificate*.

Dari ketiga kasus yang penulis sajikan di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* merupakan salah satu dokumen kapal yang penting dalam rangka memenuhi aturan keselamatan pelayaran nasional dan internasional, dan untuk menjaga operasional kapal di perusahaan tetap berjalan dengan lancar.

MARINELINK Home Magazines Advertising Events Videos Contact us Subscribe

Search for...

Minimum Safe Manning Levels Questioned

June 18, 2023

The confidential and impartial incident and near-miss reporting scheme CHIRP Maritime has released its analysis of maritime reports received between April 2022 and March 2023.

A key outcome of the analysis of reported incidents was the identification of inadequate leadership and supervision as a contributing factor. Adam Parnell, Director Maritime, said: "This analysis identifies the key causal factors of safety incidents reported to CHIRP Maritime over the past year. These include inadequate leadership or supervision, issues with visual detection, inadequate risk assessment, and the need for proactive safety risk management."

The key findings echo concerns previously expressed by CHIRP, i.e. that companies should allocate more time and resources – especially experienced personnel – to permit the safe preparation and execution of maritime activities. In particular, the findings raise questions about the alignment of current minimum Safe Manning levels with the tempo of maritime operations, particularly on short sea shipping routes.

© rempiotrowski / Adobe Stock

OCEANTIC
IPF24
APRIL 22-25 | NEW ORLEANS
The premier offshore wind energy conference in the Americas
REGISTER TODAY

FEATURED VIDEO
CONTAINER SHIPPING

Gambar 1.1. Laporan temuan ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate*
Sumber: <https://www.marinelink.com/>

Gambar di atas merupakan salah satu contoh kasus laporan temuan ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* yang dirangkum oleh salah satu organisasi internasional yang bernama CHIRP Maritime. Berdasarkan gambar di atas, penulis mencoba menerangkan bahwa permasalahan ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* bukanlah hal yang seharusnya dianggap menjadi permasalahan biasa, baik dalam pelayaran nasional maupun internasional, karena pada dasarnya kelaiklautan kapal merupakan faktor yang sangat penting dalam suatu kegiatan operasional kapal di pelabuhan sebelum kapal melakukan proses *Clearance Out*. Tidak terkecuali perusahaan pelayaran seperti PT Pertamina International Shipping yang harus menerapkan *Minimum Safe Manning Certificate* sesuai dengan aturan dan ketentuan yang berlaku demi memastikan keselamatan dan keamanan kapal beserta *crew* di dalamnya serta kelancaran operasional kapal pada saat proses kegiatan *Clearance Out* di Pelabuhan.

PT Pertamina International Shipping (PIS) adalah anak perusahaan dari PT Pertamina (PERSERO) yang didirikan pada tahun 2016. Merupakan induk subholding pengapalan di lingkungan Pertamina atau *Subholding Integrated Marine Logistic* (SH IML) sejak tahun 2021, cakupan bisnis usahanya meliputi penyediaan kapal hingga pelayanan pengangkutan dengan kapal. Sampai saat ini, PT Pertamina International Shipping (PIS) sebagai *Subholding Integrated Marine Logistic* memiliki total 95 kapal milik yang beroperasi melayani rute pelayaran dalam negeri maupun internasional, kemudian total kurang lebih 750 kapal gabungan dari kapal milik dan kapal *charter*.

Total Armada
Total Fleet

Product Carrier		Gas Carrier		Crude Carrier		Barge	
Small Tanker I & Bulk Lighter	19	Small Size Gas Carrier	8	General Purpose II	3	Tugboat - Oil Barge	11
Small Tanker II	16	Medium Size Gas Carrier	2	Medium Range	1	Self-Propelled Oil Barge	3
General Purpose	13	Very Large Gas Carrier	2	Large Range II	6		
Medium Range	19			Very Large Crude Carriers	3		
Large Range II	3						

Marine Service and Offshore Support Vessel			
Anchor Handling Tug Supply (AHTS)	6	Pilot Boat	18
Harbour Tug	54	Crew Boat	4
Mooring Boar	75	RBB Passenger	8
Aluminium Boat	24	RBB Oil Combat	37
Utility Vessel	33	RBB - LDPE Boat	5
		Landing Craft Tank (LCT)	2
		Speed Boat	28
		Fiber Boat	22
		Rubber Boat	10
		Fighting Craft	7
		Fire Boat	3
		Patrol Boat	2
		Rescue Boat	1
		Floating Crane	1
		Work Boat	1
		Respon Boat	1

Gambar 1.2 Data jumlah kapal milik PT Pertamina International Shipping
Sumber: *Annual Report 2022*

Beberapa tantangan yang dihadapi PT Pertamina International Shipping dalam melaksanakan operasional kapalnya diantaranya, penentuan jumlah awak kapal yang harus tepat dan sesuai dengan regulasi, pemeliharaan sertifikat, dan kebutuhan pelatihan awak kapal. PT Pertamina International Shipping dalam operasionalnya tidak terlepas dari berbagai masalah, seperti pada kasus yang penulis temukan di lapangan yang terjadi pada kapal MT. Pelita, pada tanggal 13 September 2022 di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Ditemukannya ketidaksesuaian antara dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* dan kualifikasi awak kapal dalam hal ini adalah *Master* yang seharusnya memiliki ijazah ANT I (sesuai regulasi II/2 STCW) tetapi yang bertugas (*On Board*) pada saat itu memiliki ijazah ANT II atau tidak memenuhi syarat minimum yang tercantum pada *Safe Manning*, menyebabkan penundaan keberangkatan kapal pada saat proses *clearance out* kapal sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 135 “Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional” yang tentunya berdampak pada

operasional kapal di pelabuhan.

Kasus serupa pernah terjadi pada tanggal 30 Januari 2023, pada kapal MT. Transko Aquila terjadi penundaan keberangkatan kapal di pelabuhan Gresik yang disebabkan oleh ditemukannya ketidaksesuaian antara dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* dan kualifikasi awak kapal, dalam hal ini terjadi pada Mualim I, yang seharusnya memiliki ijazah ANT I (sesuai regulasi II/2 STCW) tetapi dalam praktiknya ditemukan bahwa Mualim I yang bertugas (*On Board*) pada saat itu memiliki ijazah ANT II atau tidak memenuhi minimum kualifikasi yang tercantum di dalam *Minimum Safe Manning Certificate*.

Dalam menghadapi kompleksitas dan dinamika industri maritim, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dampak konkret dari ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* terhadap operasional kapal MT. Transko Aquila. Dengan memahami dampak tersebut, diharapkan dapat diidentifikasi solusi atau rekomendasi perbaikan yang dapat diterapkan oleh PT Pertamina International Shipping, guna memastikan keselamatan operasional kapal dan memenuhi standar internasional yang berlaku. Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengangkat judul “**DAMPAK KETIDAKSESUAIAN *MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE* TERHADAP OPERASIONAL KAPAL MT. TRANSKO AQUILA DI PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING**”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang di kemukakan, rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana gambaran umum kegiatan operasional kapal di PT Pertamina International Shipping?

2. Bagaimana dampak ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* Terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping
3. Apa upaya yang dilakukan PT Pertamina International Shipping dalam mengatasi ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* yang terjadi pada kapal MT. Transko Aquila

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan yang di tuangkan dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui gambaran umum kegiatan operasional kapal di PT Pertamina International Shipping.
2. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan oleh ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* Terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping.
3. Untuk mengetahui upaya PT Pertamina International Shipping dalam mengatasi ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* yang terjadi pada kapal MT. Transko Aquila

1.4 Manfaat Penelitian

Dalam suatu kegiatan penelitian, nilai yang terkandung tidak terlepas dari besarnya manfaat yang akan di peroleh dari penelitian itu. Dengan adanya penelitian ini penulis berharap manfaat yang akan dicapai diantaranya:

1. Secara Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan penulis, terutama mengenai ilmu pengetahuan yaitu dapat mengetahui pentingnya dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* dan dampak yang

akan terjadi akibat dari tidak sesuainya dokumen *Minimum Safe Manning Certificate*.

2. Secara Praktis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat mengetahui tentang bagaimana dampak yang ditimbulkan oleh ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* Terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping

1.5 Sitematika Penulisan

Memudahkan dalam penyusunan proposal penelitian ini, maka penulis membagi penulisan ini dalam beberapa sub bab, antara lain, yaitu:

BAB 1 PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan

BAB 2 KAJIAN PUSTAKA

Menguraikan tinjauan pustaka mengenai teori-teori yang digunakan penulis yang mendukung penulis dalam penyusunan karya tulis.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Menguraikan tahap atau langkah-langkah penelitian yang meliputi metode pengumpulan data dan data yang digunakan

BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini terdiri dari gambaran hasil penelitian dan analisa. baik dari secara kualitatif, kuantitatif dan statistik, serta pembahasan hasil penelitian. Agar tersusun dengan baik diklasifikasikan ke dalam:

A. Hasil Penelitian

B. Pembahasan

BAB 5 PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran dari seluruh penelitian yang telah dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN – LAMPIRAN

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teoritis

Kajian teoritis atau kajian pustaka memiliki peranan penting dalam sebuah penelitian yaitu untuk mengidentifikasi masalah penelitian dan arah penelitian. Di dalam kajian teoritis pada bab II penelitian ini bertujuan menguraikan landasan teori yang berkaitan dengan “Dampak Ketidaksesuaian *Minimum Safe Manning Certificate* terhadap Operasional Kapal MT. Transko Aquila di PT Pertamina International Shipping”.

2.1.1 Dampak

Menurut Irwan (2018) Dampak adalah suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktifitas atau kegiatan dimana aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah, baik kimia, fisik maupaun biologi. Dampak dapat bersifat biofisik dapat pula bersifat sosio-ekonomi dan budaya. Dampak positif merupakan pengaruh yang ditimbulkan dari suatu perbuatan yang berakibat baik bagi seseorang atau lingkungan. Dampak negatif adalah pengaruh yang ditimbulkan dari suatu perbuatan yang berakibat tidak baik atau buruk bagi seseorang ataupun lingkungan. Jadi dapat disimpulkan dampak adalah segala sesuatu yang timbul akibat adanya suatu kejadian atau kegiatan yang mengakibatkan perubahan yang berpengaruh positif atau negatif terhadap sesuatu.

2.1.2 Ketidaksesuaian

Ketidaksesuaian adalah proses atau aktivitas yang tidak memenuhi tujuan yang dimaksud yang disebabkan karena ada kegagalan untuk mengikuti prosedur yang diuraikan dalam sistem manajemen, atau karena prosedur yang

terdokumentasi tidak sesuai untuk tujuan. Menurut Sysindo Konsultan (2019), dalam sebuah kegiatan operasional kapal di Pelabuhan tentunya berkaitan dengan beberapa aturan, baik aturan-aturan nasional maupun aturan internasional. Jika terdapat ketidaksesuaian antara aturan yang berlaku dan fakta yang terjadi di lapangan, maka dapat menyebabkan beberapa hambatan pada kegiatan operasional dilapangan.

2.1.3 *Minimum Safe Manning Certificate*

1. Pengertian *Minimum Safe Manning Certificate*

Menurut Bulimasena, et al. (2021), *Minimum Safe Manning Certificate* adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut untuk awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.


Setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugasnya di atas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan tonase kapal, tata susunan permesinan kapal dan daerah pelayaran sesuai dengan aturan-aturan nasional dan aturan internasional lainnya. Maka di terbitkannya dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* untuk mengetahui apakah awak kapal yang berkerja di atas kapal tersebut sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku, karena untuk menjamin keselamatan suatu kapal tersebut harus dengan orang yang berkopetensi sesuai dengan aturan yang berlaku.

2. Isi *Minimum Safe Manning Certificate*

Minimum Safe Manning Certificate memiliki isi yang terdiri dari beberapa unsur syarat yang ada di kapal yang telah sesuai dengan peraturan

dan telah diperiksa oleh *Marine Inspector*. Isi dari sertifikat *Safe Manning* yakni:

- 1) Nomor Surat
- 2) Nama Kapal
- 3) Tanda Panggilan / *Call of Sign*
- 4) Pelabuhan Pendaftaran
- 5) Nomor Pendaftaran
- 6) Nama Perusahaan / Operator Kapal
- 7) Nomor IMO
- 8) Daerah Pelayaran
- 9) Tipe Kapal / *Type of Ship*
- 10) Tonase Kotor / *Gross Tonnage*
- 11) Daya Mesin Penggerak (KW) / *Total Marine Engine Power*
- 12) Jabatan Perwira Kapal
- 13) Tempat Penerbitan Dokumen, Tanggal Penerbitan dokumen Dan Masa Berlaku Dokumen



REPUBLIC INDONESIA
Republic of Indonesia

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No. AL.529 / 36 / 12 / SYB.Tpr-2022

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amendemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan Ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that :

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>		Tanda Panggilan <i>Call of Sign</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala <i>Periodically unmanned machinery Space System</i>	
PELITA PERTAMINA 1023		Y D X K	JAKARTA	NONE	
Nomor Pendaftaran <i>Official Number</i>	Nama Perusahaan/Operator Kapal <i>Company's Name/Ship's Operator</i>		Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Daerah Pelayaran <i>Trading Area</i>	
1987 Ba No. 7621/L	PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING		8001426	INDONESIAN WATERS	
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	OIL TANKER	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	12.450	Daya Mesin Penggerak (kW) <i>Total Main Engine Power (kW)</i>	4.121

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>
Nahkoda <i>Master</i>	II/2.1	1 (One)	Kepala Kamar Mesin <i>Chief Engineer Officer</i>	III/2 ; III/3	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Dek <i>Rating in Charge of a Navigational Watch</i>	II/4	3 (Three)
Mualim I <i>Chief Officer</i>	II/2.1	1 (One)	Masinis II <i>Second Engineer Officer</i>	III/2 ; III/3	1 (One)	Petugas Bagian Dek <i>Rating as Able Seafarer Deck</i>	II/5	1 (One)
Mualim/Perwira Dek <i>Officer in Charge of a Navigational Watch</i>	II/1	2 (Two)	Masinis <i>Officer in Charge of a Engineering Watch</i>	III/1	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Mesin <i>Rating Forming Part of Engine Room Watch</i>	III/4	3 (Three)
Operator Radio GMDSS <i>GMDSS Radio Operator</i>	--	--	Perwira Teknik Elektro <i>Elektro Tehnical Officer</i>	--	--	Petugas Bagian Mesin <i>Rating as Able Seafarer Engine</i>	--	--
Operator Radio <i>Radio Operator</i>	--	--	Anak Buah Teknik Elektro <i>Elektro Tehnical Rate</i>	--	--	Lain-lain <i>Other</i>	VI/1	1 (One)

Kondisi Khusus <i>Special condition</i>	Dokumen ini mensyaratkan Nahkoda dan 1 (satu) orang Mualim atau 2 (dua) Mualim wajib memiliki sertifikat kompetensi Operator Radio GMDSS atau 1 (satu) Operator Radio. <i>This document required the Master and 1 (one) of the Deck Officer or 2 (two) Deck Officers on board should hold the valid Certificate of GMDSS Radio Operator, or 1 (one) dedicated Radio Officer.</i>
---	---

DIT. KAPPEL

E 083 140

Gambar 2.1 Halaman Pertama *Minimum Safe Manning Certificate*

Hal-hal lain terkait kondisi-kondisi tertentu (jika ada):
Special condition (if any):


—

Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum diterbitkan bagi kapal tersebut yang berlaku selama kapal terdaftar sebagai kapal Indonesia.
This Minimum Safe Manning Document being to issued for this ship, which is valid as long as the ship remains, registered as Indonesia ship condition stated herein:

Tempat penerbitan dokumen <i>Place of issued</i>	Tanggal penerbitan dokumen <i>Date of issued</i>	Masa berlaku dokumen <i>Date of expiry</i>
SURABAYA	13-09-2022	12-09-2023

PUP No. 22.SYB-Tpr02/009088

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 O.b. DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
 SYAHBANDAR UTAMA TG. PERAK SURABAYA
 KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR



Capt. MIFTAKHUL HADI, M.M., M.Mar.
 Pembina (IV/a)
 NIP. 197502092007121001

041 280 2

Gambar 2.2 Halaman Kedua *Minimum Safe Manning Certificate*

3. Dasar Hukum *Minimum Safe Manning Certificate*

1) Landasan Hukum Internasional

- a. Konvensi STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) 1978 Amandemen Manila 2010.

- b. Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974 Bab V aturan 14(2) “*For every ship to which chapter I applies, the Administration shall:*
 - a) *establish appropriate minimum safe manning following a transparent procedure, taking into account the relevant guidance adopted by the Organization; and*
 - b) *issue an appropriate minimum safe manning document or equivalent as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1. “*
- 2) Landasan Hukum Nasional
- a. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran Pasal 135 “Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional”.
 - b. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 1980 Tentang Mengesahkan "*International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974*", Sebagai Hasil Koferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, yang Telah Ditandatangani Oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia, di London, Pada Tanggal 1 November 1974, yang Merupakan Pengganti "*International Convention for The Safety of Life at Sea, 1960*".
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 2:
 - a) Setiap pelaut yang bekerja pada kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

- b) Kualifikasi keahlian dan keterampilan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku terhadap pelaut yang bekerja pada:
- (1) Kapal layar motor.
 - (2) Kapal layar.
 - (3) Kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 35.
 - (4) Kapal pesiar pribadi yang dipergunakan tidak untuk bertugas.
 - (5) Kapal-kapal khusus
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang perkapalan pasal 5:
- a) Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi:
- (1) Keselamatan kapal
 - (2) Pengawakan kapal
 - (3) Manajemen keselamatan pengoprasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal
- b) Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat kapal dan/ atau surat kapal sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.
- c) Ketentuan tentang pengawakan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b diatur dengan Peraturan Pemerintah. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 2, pasal 3, pasal 4, pasal 5, pasal 6, dan pasal 7;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM. 26 Tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga pasal 14 Persyaratan minimum jumlah

jabatan, sertifikat kepelautan, dan jumlah Awak Kapal bagian dek di Kapal Barang untuk Daerah Pelayaran Semua Lautan sebagai berikut:

- a) Huruf b, “Untuk Kapal Tonase Kotor GT 3.000 (tiga ribu *gross tonnage*) sampai dengan kurang dari GT 10.000 (sepuluh ribu *gross tonnage*), jumlah Awak Kapal paling sedikit 11 (sebelas) orang dengan jumlah jabatan dan sertifikat sebagai berikut:”. Angka 2, “1 (satu) orang Mualim I (*Chief Mate*) yang memiliki sertifikat ANT II dan telah memperoleh Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/CoE*) sebagai Mualim I (*Chief Mate*) dan memiliki Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency/CoP*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) huruf b angka 3 sampai dengan angka 21”.
- b) Huruf c, “Untuk Kapal tonase kotor GT 1.500 (seribu lima ratus *gross tonnage*) sampai dengan kurang dari GT 3.000 (tiga ribu *gross tonnage*), jumlah Awak Kapal paling sedikit 11 (sebelas) orang dengan jumlah jabatan dan sertifikat sebagai berikut:”. Angka 2, “1 (satu) orang Mualim I (*Chief Mate*) yang memiliki sertifikat ANT III Manajemen dan telah memperoleh Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/CoE*) sebagai Mualim I (*Chief Mate*) dan memiliki Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency/CoP*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) huruf b angka 3 sampai dengan angka 21;”
- f. Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM. 26 Tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga pasal 19 ayat (1) Pengawakan Kapal minimum ditetapkan dengan mempertimbangkan faktor sebagai

berikut:

- a) ukuran dan jenis Kapal;
 - b) Jumlah, ukuran, dan jenis mesin penggerak utama dan mesin bantu;
 - c) Tingkat otomatisasi di Kapal;
 - d) Konstruksi dan peralatan Kapal;
 - e) Metode pemeliharaan;
 - f) Jumlah dan jenis muatan yang diangkut;
 - g) Frekuensi keluar masuk pelabuhan, lama, dan kondisi alam pelayaran harus diperhitungkan;
 - h) Daerah pelayaran, perairan, dan pengoperasian dimana Kapal dilayarkan dan pola trayek;
 - i) Jarak aktivitas pelatihan di atas Kapal;
 - j) Tingkat dukungan darat terhadap penyiapan Kapal oleh Perusahaan;
 - k) Batas jam kerja dan persyaratan istirahat; dan
 - l) Kesiapan memenuhi rencana keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)
- g. Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM. 26 Tahun 2022 Tentang Kapal Niaga pasal 19 ayat (2) “Pengawakan kapal *minimum* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan dokumen keselamatan pengawakan *minimum (minimum safe manning document)* oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk dengan masa berlaku 1 (satu) tahun”.

2.1.4 Operasional Kapal

1. Pengertian Operasional Kapal

Menurut Rusdiana dalam bukunya Manajemen Operasi (2014:21), operasional adalah proses pencapaian tujuan organisasi melalui pengarahan

dan pengendalian serangkaian kegiatan yang menggunakan sumber-sumber daya yang dimiliki untuk mengubah *input* menjadi *output* barang dan jasa. Sedangkan MN Putranto (2020), menerangkan operasional adalah suatu konsep yang bersifat abstrak guna memudahkan pengukuran suatu variabel. Operasional juga dapat diartikan sebagai suatu pedoman dalam melakukan kegiatan atau pekerjaan penelitian.

Kegiatan operasional kapal maupun operasional perusahaan pelayaran menyangkut beberapa proses kegiatan yang dilakukan demi mencapai satu tujuan yakni keuntungan bagi perusahaan, hal tersebut senada dengan pendapat Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo, dalam bukunya Manajemen Perusahaan Pelayaran Edisi Kedua (2009:57) menerangkan bahwa dalam kegiatan operasional perusahaan pelayaran memiliki tugas pokok yang salah satunya yakni “Mengatur pengoperasian kapal agar menguntungkan”. Secara garis besar, operasional perusahaan pelayaran meliputi kegiatan pengelolaan perusahaan dalam pengoperasian kapal-kapal milik dan atau kapal-kapal *charter*, pemasaran ruangan kapal, logistik muatan, penyelenggaraan keagenan, dan sebagainya. Operasional kapal adalah pelaksanaan dari rencana kegiatan kapal selama beroperasi, untuk mencapai tujuan sebagai alat transportasi laut yang telah ditetapkan pengoperasiannya oleh peraturan dari perusahaan kapal tersebut berdasarkan undang-undang internasional operasional kapal. Operasional kapal di pelabuhan adalah seluruh rangkaian kegiatan kapal di pelabuhan, mulai dari sebelum kapal tiba di pelabuhan sampai dengan kapal meninggalkan pelabuhan.

2. Kegiatan Operasional Kapal

Secara umum, kegiatan operasional kapal di pelabuhan meliputi:

1) Kedatangan Kapal (*Clearance In*)

Clearance In kapal merupakan kegiatan masuknya kapal kedalam pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Sebelum dilaksanakannya proses *clearance in*, Nahkoda wajib memberitahukan rencana kedatangan dengan telegram nahkoda (*master cable*) kepada agen dalam waktu 1x24 jam, setelah itu agen mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB) kepada Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina dengan melampirkan salinan *manifest* atau dokumen muatan kapal serta salinan pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA) jika diperlukan, selanjutnya menyusun rencana pelayanan dan menyiapkan fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan. Selanjutnya melakukan koordinasi dengan instansi pemerintah terkait di pelabuhan (Bea Cukai, Imigrasi, Karantina) dan pengguna jasa pelabuhan pada Forum Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang dan memberikan *clearance in* serta menetapkan penyandaran.

2) Kegiatan Bongkar Muat (B/M) Kapal

Sebelum melakukan operasi kegiatan bongkar/muat di pelabuhan, Perusahaan bongkar muat harus memperhatikan muatan apa yang akan dibongkar atau dimuat dan alat untuk yang sesuai untuk membongkar atau memuat muatan tersebut. Menurut Pratama (2018), penanganan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut (*human ship*), yang mencakup berbagai aspek tentang bagaimana cara melakukan pemuatan di atas kapal, bagaimana cara melakukan perawatan muatan selama dalam pelayaran, dan bagaimana melakukan pembongkaran di pelabuhan tujuan

(*stowage*). Untuk itu para perwira kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, perencanaan pemuatan, sifat dan kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan alat-alat pemuatan, dan ketentuan-ketentuan lain yang menyangkut masalah keselamatan kapal.

Sebelum dilaksanakannya kegiatan bongkar/muat di pelabuhan diperlukan rencana dan persiapan yang matang berupa rencana pemuatan atau dikenal dengan nama *Stowage plan*. *Stowage plan* adalah sebuah rencana pemuatan yang dibuat atau direncanakan sebelum pemuatan barang bagi seluruh muatan yang ada di kapal. *Stowage plan* atau penataan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal sedemikian rupa agar terwujud lima prinsip pemuatan yang baik.

Lima prinsip pemuatan yang baik diantaranya adalah melindungi awak kapal dan melindungi buruh, melindungi kapal, melindungi muatan, melakukan muat bongkar secara tepat dan sistematis serta penggunaan ruang muat semaksimal mungkin agar muatan dapat dimuat banyak dan mengurangi kekosongan ruang muat.

3) Keberangkatan Kapal (*Clearance Out*)

Dalam melaksanakan kegiatan keluar masuk kapal ada banyak hal yang mempengaruhi proses berjalannya kegiatan tersebut seperti lamanya waktu kegiatan bongkar/muat kapal di pelabuhan tersebut, cuaca yang mempengaruhi kinerja peralatan bongkar/muat kapal, kondisi alat bongkar/muat, proses pengurusan dokumen kapal dan kelaiklautan kapal.

Dokumen yang diperlukan/ disiapkan sewaktu keberangkatan kapal

(*Clearance Out*):

- a. *Sailing Declaration* dari karantina
- b. *Cargo Manifest*
- c. *Port Clearence Out*
- d. *Immigration Clearence*
- e. *Quarantine Clearence*
- f. *Custom Clearence*
- g. *Light Dues (Copy)*
- h. PPKB out dari *Port Authority*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan KM 01 Tahun 2010 sebagaimana telah diubah menjadi PM 23 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearence*) Pasal 2, setiap kapal yang berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar setelah memenuhi kewajiban kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Kewajiban kelaiklautan yang harus dipenuhi sebuah kapal dalam kegiatan keberangkatan kapal (*Clearance Out*) tercantum didalam UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 117 Ayat (2), Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:

- a. Keselamatan kapal;
- b. Pencegahan pencemaran dari kapal;
- c. Pengawakan kapal;
- d. Garis muat kapal dan pemuatan;

- e. Kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
- f. Status hukum kapal;
- g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
- h. Manajemen keamanan kapal.

Kemudian dilanjutkan dengan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran Pasal 135 “Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional”

Permohonan Surat Persetujuan berlayar dilengkapi dengan beberapa kewajiban, seperti bukti pembayaran kenavigasian, bukti pembayaran kepelabuhanan, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan (*clearance*) Bea Cukai, persetujuan (*clearance*) Imigrasi, persetujuan (*clearance*) Karantina, dan dilengkapi dengan Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*).

2.2 Kajian Penelitian yang Relevan

Tabel 2.1 Penelitian Yang Relevan

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Rizkiana Nur Fauzi (2017)	Permasalahan Penggantian Dokumen Pengawakan Kapal dari SK Perwira Menjadi <i>Minimum Safemanning</i> terhadap Kegiatan Pelayaran di KSOP Samarinda	Penerbitan dokumen yang dilakukan oleh PT Maritel Bahtera Abadi, Menunjukkan belum optimalnya pengurusan dokumen karena beberapa faktor yang menyebabkan keterlambatan dalam penerbitan dokumen.

2	Yannis Dwi Poerdianto (2017)	Analisis Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal Guna Menunjang Operasional Kapal Milik PT. Pertamina (Persero) Perkapalan Jakarta.	Hambatan yang dihadapi dalam melaksanakan pengurusan sertifikat keselamatan kapal adalah komunikasi yang tidak lancar antara pihak kapal dengan pegawai/staff PT. Pertamina (Persero) Perkapalan Jakarta, data-data sertifikat keselamatan kapal yang ada pada database sering terlambat untuk diperbarui, dan kurangnya tenaga <i>Marine Inspector</i> yang melakukan pemeriksaan fisik kapal.
3	Daniel Prayogi (2020)	Peranan Peningkatan Penanganan Dokumen Kapal <i>Expired</i> Guna Meningkatkan Proses Kelancaran Internal Audit di PT. Pelayaran Korindo	Mempercepat proses perpanjangan agar tidak memakan waktu yang cukup lama. Sertifikat <i>minimum safe manning</i> harus <i>update</i> secara tepat waktu agar ketika melakukan perpanjangan sertifikat tersebut tidak mengganggu aktivitas kapal dan selalu memberikan profit PT. Pelayaran Korindo

Dari tabel penelitian terdahulu di atas terdapat beberapa kesimpulan yaitu:

Persamaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang sedang dilakukan saat ini terletak pada pembahasan mengenai kendala atau hambatan yang terjadi di lapangan sehubungan dengan pengimplementasian dokumen *Minimum Safe Manning Certificate* di lapangan.

Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang sedang dilakukan saat ini terletak pada tiga aspek utama. Pertama, lokasi penelitian yang sebelumnya dilakukan di tempat atau perusahaan lain, sementara penelitian saat ini berfokus pada PT Pertamina International Shipping. Kedua, jenis kendala atau hambatan yang menjadi objek penelitian berbeda, dengan penelitian saat ini yang fokus pada masalah ketidaksesuaian antara sertifikat

Minimum Safe Manning Certificate dan Ijazah yang dimiliki *crew*. Terakhir, penelitian saat ini lebih menekankan pada masalah ketidaksesuaian yang dialami oleh MT. Transko Aquila sehingga terjadi penundaan keberangkatan kapal pada saat proses kegiatan *Clearance Out* di Pelabuhan Gresik, dengan data yang diperoleh penulis selama melaksanakan praktek darat di PT Pertamina International Shipping.

2.3 Kerangka Berpikir

Untuk memudahkan pemahaman dan pemaparan dalam skripsi ini penulis membuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sebagai berikut:

Tabel 2.2 Kerangka Berpikir

